

Источник: Вехи Таганрога

Дата выпуска: 2010

Номер выпуска: 45

Заглавие: От морских классов к мореходной школе

Автор: И. П. Павленко

Сколько лет Михалычу, не знаю. Да и сам он этого не помнит или делает вид, что не помнит. Но про себя я зову его просто «дедом». Как овдовел, так и живет бобылем. «Память, - говорит, - у меня хорошая, помню все, ничего не могу забыть». Вот из-за этой самой памяти и тянет меня к старику. Старый моряк, переживший все войны и эпохи, да при полной памяти - находка для краеведа.

- Приходи Игорек на уху, расскажу все как на духу.

Михалыч любит изъясняться присказками, употребляет пословицы и поговорки. А сколько он знает морских тостов - не сосчитать, однако выпивши я его никогда не видел. Хата Михалыча на берегу в Бугудонии, и дворик есть небольшой, аккуратный. Однако на уху он меня позвал к морю, на берегу поставил треногу и казанец подвесил.

- Почему здесь? - спросил я.

- А к морю поближе, о нем разговор пойдет, а может, и еще кого Бог принесет, накормим.

Михалыч верующий, говорит, что самые верующие люди - это солдаты, те, которые под смертью ходят, и моряки, которым тоже не на кого надеяться. Потому и церковь свою «Св. Николая Угодника» в свое время отстроили и отстояли ее в 20-е годы, не отдали на поругание, не позволили снести.

Котелок весело кипел, с моря тянула низовка. Михалыч достал бутылку «беленькой».

Я удивился:

- Ты же вроде не пьешь?

- Водка для ухи надобна, чтоб запах сырости отшибить, а пить я не пью, ты же знаешь. Пьяный моряк на море - конченный человек, а вот без тоста не могу, вот слушай:

Есть дух! В нас его не убили!

И тост мой сегодня таков:

Семь футов, друзья, вам под килем!

За флот и его моряков!

- Ну вот, а теперь задавай свои вопросы.

- Меня, Михалыч, интересуют морские классы, расскажи!

- Это ж тебе про какие?

- А про все, которые помнишь.

- Были классы! Ради них Георгий Яковлевич Седов восемнадцати лет от роду покинул семью и за сутки отмахал 75 верст - от хутора Кривая Коса до Таганрога. Пришел без денег, сутки провел в Таганроге. Отец с матерью благословения своего ему на дорогу не дали. Нанялся он на небольшое суденышко до Ростова, чтобы, значит, подальше от своих. Батя-то мой с Георгием Яковлевичем еще на «Св. Фоке» ходил, потому верно знаю.

Специалисты - они везде нужны, а в Азовской флотилии много было служащих без морского образования. Вот тогда-то контр-адмирал Ф.А. Клокачев и получил предписание еще в 1776 году открыть в Таганроге навигацкую (штурманскую, значит) школу. Считай, это было первое учебное заведение в городе. Где была и сколько времени простояла, не знаю, но, думаю, годков пятьдесят просуществовала.

А классы эти располагались на Шмидта, бывшей Мало-Греческой. Это уже в 1867 году контр-адмирал И.А. Шестаков получил циркуляр от генерал-губернатора Новороссии с пожеланием к городской управе об открытии в Таганроге мореходных классов.

Положение об открытии приняли 27 июля 1867 года. Под классы выделили двухэтаж-

ный особняк, где при князе Ливене находилась канцелярия градоначальника. Стоял на посту городской, и толпился народ с прошениями, но дело на том и стало. Окончательно таганрогская Дума вынесла решение об учреждении мореходных классов только 28 декабря 1872 года. Положение о них от 7 августа 1873 года разработал член городской Думы, дворянин А.Н. Алфераки. За основу были взяты правила и устав мореходного класса в Херсоне. Со стороны казны назначили пособие в размере 1000 руб., от Ростовского земства 600 руб., ну и из городского бюджета еще 500 руб.

Были и регулярные частные пожертвования от действительного статского советника Я.С. Полякова и купца И.Н. Ножникова, что покоится на старом кладбище недалеко от старца Павла. Мореходные классы начали свою работу 15 ноября 1874 года. Как только прекращалась навигация, с 15 ноября по 15 марта начинались занятия. Учениками принимали всех, вне зависимости от сословия и возраста, однако основную категорию учащихся составляли мещане из Таганрога, Ростова и Азова.

Позже состав учащихся поделился примерно равных долях на крестьян, казаков, а также на детей чиновников, офицеров, духовенства и прочих, первый год учеников было мало, всего 13, однако 1 января 1897 года их количество составило уже 11 человек. Классы занимали особняк, доходность которого была определена в 1500 руб., а также два флигеля. В одном размещались такелажные и парусные мастерские, а в другом бесплатная квартира на 12 учеников. В распоряжении классов также имелась библиотека учебных пособий. Впоследствии училище часто получало в дар книги, лоции, карты Морского министерства, Николаевского порта, из Департамента народного просвещения, от правления Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству.

- Ну, Михалыч, ты цифрами и фамилиями сыпешь, как по писаному!

- А ты думал, я только ухой потчевать буду? Ведь я готовился к встрече. Слушай цифры далее... До 1878 года обучение было бесплатным, затем ввели плату - 5 руб. в месяц для иностранных подданных, а с 1881-го уже для всех учащихся - по 10 руб. в год.

Для заведования морскими классами был избран распорядительный комитет, в состав которого вошли: А.Н. Алфераки, коллежский советник И.А. Ветлицкий, надворный советник М.С. Кравцов, от Ростовского земства судья М.Ф. Добровольский, председателем был избран градоначальник, вице-адмирал Фуругельм. В 1876 году градоначальника на посту председателя сменил управляющий таганрогской таможней Иван Алексеевич Ветлицкий, именно он поставил вопрос о необходимости иметь собственное учебное судно. Самым длительным было председательство А.Н. Алфераки, его в свою очередь сменил капитан первого ранга Ипполит Ильич Чайковский, брат композитора П.И. Чайковского.

Ну, я вам доложу, и человечеством он был грандиознейшим, настоящим моряком. Воспитывался в морском кадетском корпусе с 1854 года, произведен в гардемарины в 1862 году. Участвовал в русско-турецкой кампании. Да что там Турция, в Америку ходил к самому Линкольну в помощь!

- Так уж и в Америку? - усомнился я.

- Молод еще сомневаться в моих словах, а дело было весной 1863 года. Русское правительство в поддержку политики Авраама Линкольна выслало эскадру под командованием адмирала Лесовского, на которой мичманом ходил Ипполит Чайковский. Шли без лоцманов и огней, обогнули Англию с севера, даже за провиантом не зашли, чтобы не рассекретиться. Гнилыми сухарями питались, а в открытом море последовал приказ: «Вскрыть секретные пакеты!». Только когда сломали печати, тогда сообщили команде, что идут в Америку для демонстрации силы и солидарности с Линкольном. Ради экономии угля Атлантику пересекли под парусами, держа орудия в боевой готовности.

Кольцо блокады вокруг Линкольна ослабло, с Россией - самой сильной страной в мире - никто шутить не хотел. Ипполит Чайковский тогда писал: «Каждый янки считал необходимым остановить нас, поднять правую руку и назвать ее «Russia», а затем, подняв левую, назвать ее «America», хлопком соединялись обе руки в пожатие». Да, много раз спасала русская корона американцев, а они нас никогда.

Характером Ипполит Ильич напоминал Петра Ильича, ему были присущи сердечная доброта, ласковость, юмор, неисчерпаемый запас веселости, умел сам веселиться и веселить других. Правда, был вспыльчив, но отходчив, и храбрости необыкновенной, даже подводные лодки испытывал.

- Михалыч, от твоих «пируэтов» даже уши загорелись! Какие еще подводные лодки?

- А ты уху-то пробуй и дуй, под носом ветер дует! Больше кушай и дальше слушай. Русский инженер С.К. Джевецкий создал три модели подводных лодок. После испытания второй модели в 1881 году на Серебряном озере в Гатчине (они проходили в присутствии Императора Александра III и Императрицы Марии Федоровны) Джевецкий получил заказ на постройку 50 лодок для обороны морских крепостей.

Испытание улучшенной, третьей модели проводилось с 15 мая по 30 августа 1882 года. Командиром лодки был назначен Ипполит Ильич Чайковский. Испытания признали успешными, за 57 ходовых дней лодка прошла под водой по акватории Кронштадтской гавани 96 часов. Чайковский все вдумчиво изучил и внес свое предложение - окрасить светящейся краской рукоятки и маховики важнейших приводов. Это было первое предложение использовать «холодный свет» на подводных лодках.

А теперь слушай тост: «За то, чтобы число погружений всегда равнялось числу всплытий, за русских подводников!».

Михалыч, разгладив усы, сел.

- Хороший человек был Ипполит Ильич, никого не боялся, Бога только боялся, потому что сильно верующим был. Люди говорили о нем: «мистик, мнительный...». Когда к Таганроге в 1882 году возникло Православное Палестинское общество, чтобы значит, оказывать помощь паломникам, идущим в Святую землю и Афон, возглавил его Ипполит Ильич. Однако он стариков уважал и детей любил. Переехав в Москву, он сотрудничал с камер-юнкером В.В. Фон Меккеном, святителем и скаут-мастером Василием, епископом Кинешмским и редактором журнала «Вокруг света», автором песни «Картошка» В.А. Поповым. Но вернемся к морским классам. К концу XIX века распорядительный комитет насчитывал уже 10 человек. Из Кронштадта прибыл старший преподаватель В.М. Ключев, через 12 лет его на этом посту сменил штабс-капитан корпуса флотских штурманов Василий Павлович Лукин, автор основательного учебного пособия «Навигация». Представителем от Ростовского земства был избран инженер-технолог А.Б. Ненцель. И вот в 1883 году классы получили высший - третий разряд и правительственные ассигнования в размере 2000 рублей.

Министерство финансов запретило занимать офицерскую должность без соответствующего диплома, поэтому создается класс для шкиперов с 25-летнего возраста и обучаются в нем даже 50-60-летние ученики. В классах тогда преподавали: арифметику, алгебру, геометрию, тригонометрию, русский, английский, итальянский языки, законоведение. Из профилирующих дисциплин - географию, астрономию, навигацию, лоцию, паровую механику, медицину, а также такелажные и парусные работы. Таганрогские мореходные классы и их преподаватели неоднократно награждались орденами и медалями, качество преподавания ставилось даже выше Херсонского училища.

В мае 1902 года, согласно Положению о мореходных учебных заведениях, в городе учреждается трехклассная мореходная школа. Классы произвели последний выпуск в 1904 году, а в 1905 году состоялся уже первый выпуск мореходной школы. В школу принимали с 7 лет, и она имела более широкую учебную программу.

- Иван Михалыч, стоп! Дай дух перевести. С тебя тост!

- Слушай и запоминай, - старик улыбнулся. - Юнга купил словарь морских терминов, полистал и разочаровался: «Ну и словарь подсушили! Ни одного слова, употребляемого боцманом!» Так выпьем же за то, чтобы мы понимали друг друга без всяких словарей!

- Михалыч, а ты про баркентину что-нибудь знаешь?

- Дык все знаю! Школа испытывала большие затруднения из-за отсутствия собственного учебного судна. Старую парусную шхуну «Св. Михаил Архангел» под командованием штурмана каботажного плавания Максименко в 1888 году затерло льдами. После очень до-

рогих ремонтно-восстановительных работ решили ее продать.

А в 1890 году приняли решение о постройке нового парусника в Святых Горах (г. Святогорск). Комитет классов обратился к тамошнему владельцу лесных угодий графу Г.И. Рибопьеру с просьбой о содействии в постройке судна. Воодушевившись благородной идеей, оный граф пожертвовал 150 сосновых деревьев, а потом, воодушевившись еще больше, дал дополнительно еще 100 деревьев и даже стал оказывать содействие в приобретении дубового леса.

И все-таки строить решили в Таганроге, чтобы ученики ознакомились с судостроением на практике. Чертеж изготовил корабельный инженер А.Н. Боярский. 13 марта 1892 года «Таганрогский вестник» № 31 помещает объявление председателя Комитета Таганрогских мореходных классов И.И. Чайковского о том, что он «имеет честь почтительнейше просить граждан города Таганрога пожаловать в Воронцовскую гавань на закладку парусного судна 15 марта сего года в 1 час дня».

Ипполита Ильича в городе уважали. Чехов писал, что в России фамилия Чайковский стоит по популярности на втором месте после фамилии Толстой. Пожертвования на постройку лились рекой, и большей частью беспроцентно. В конце концов судно было готово, но средств на его постройку пошло куда больше. Мореходные классы получили замечательную баркентину, которую нарекли «Св. Ипполит» в честь Ипполита Ильича, но влезли в долги.

Чтобы выйти из щекотливого положения, Ипполит Ильич нашел оригинальный способ. Как писал региональный журнал «Транспорт Юга», всех кредиторов собрали на борту нового судна на грандиозный банкет. И.И. Чайковский всех поблагодарил за сделанное святое дело для российского флота и будто бы произнес следующую речь:

- Уважаемые господа! Так как у вас нет никакой надежды получить назад одолженные вами деньги, сделайте еще одно доброе дело - простите долги мореходным классам!

Господа слушали, журналисты фиксировали, именитые граждане, почесав затылки, простили все и всем. На «Св. Ипполите» проходили практику учащиеся и стажеры школы, и судно прекрасно себя окупало. Из Таганрога оно брало груз томасшлака для Евпатории, там грузилось крымской солью и следовало в Сухуми. Затем с грузом дров обратно в Евпаторию, потом с солью в Таганрог и т.д.

На морских путях паровые суда всюду уступали «Св. Ипполиту» дорогу и радостно приветствовали троекратными гудками, как предусматривалось международным морским правом.

В 1920 году уже при Советах школу реорганизовали в рабочий техникум водного транспорта, а в 1924 году техникум перевели в Ростов, где соединили с Ростовским мореходным училищем. В Ростовский порт перевели и баркентину. Судно ходило по Азовскому морю и Дону. Неоднократно появлялось оно и в родном Таганрогском порту. Последний раз осенью 1929 года, когда «Св. Ипполит» был затребован для съемок художественного фильма «Женщина на борту». Великолепный парусник снимался почти во всех морских лентах немого кино. В грозном 1941 году судно затопили.

- Иван Михалыч, про баркентину ясно, а что со школой стало?

- А что ей делается? Школа осталась на своем месте, только назвали ее по-другому: «Таганрогская школа 1-й ступени водного транспорта при ИДно-Кубанском управлении водных путей Азово-Дно-Кубанского отдела просвещения». Подчинялась она Наркомату путей сообщения и состояла из трех курсов:

- рабочая школа 1-й ступени (малограмотные);
- одногодичные курсы;
- школа повышенного типа.

Заведовали курсами преподаватели: А.П. Рошашкевич, Ю.А. Малис, В.Л. Руссо, Ю.Э. Селиванова, Т|О.Х. Заренкова. Преподавали там обществоведение, русский язык, арифметику, естествоведение, страноведение и... все! Ты понял? Школа стала общеобразовательной, и морских волков в ней не готовили. Так прожалось с 1928 по 1931 годы.

- А что было дальше?

- Дальше пошли непростые времена, одна война за другой. И вот в мае 1944 года мне, таганрогскому пацану, попало на глаза объявление в «Таганрогской правде» о наборе юнг по подготовке будущих кадров для рыбной промышленности западных районов СССР. Что со мной началось! Радости не было предела. Меня охватили те же чувства, что и Георгия Седова. Я тебе эту историю рассказывал. Только удирать никуда не надо, она - школа юнг по Добролюбовскому, 44.

Организовали ее 1 октября 1944 года. Пришло нас человек 80 с четырехклассным образованием. Начальником школы в то время был А.П. Козлов, а нашими воспитателями стали моряки-фронтовики. В свои 14 лет мы заступали на дежурство с настоящим, боевым оружием. Нашей гордости не было границ.

Школа состояла из общего отдела, учебной части, бухгалтерии и собственного подсобного хозяйства. Школа была с трехгодичным сроком обучения и готовила кадры для рыбного флота. За это нас называли «тюлькин флот». Согласно приказу №27 от 12 апреля 1945 года Народного комиссариата рыбной промышленности СССР школа выпускала судоводителей и судомотористов.

В 1947 году школу переименовали, и она стала называться «Таганрогская рыбопромысловая мореходная школа юнг Азово-Донского государственного рыбопромышленного треста «Аздонгосрыбтрест» Министерства рыбной промышленности СССР». Очень внушительное название. С этого времени школа стала готовить судоводителей по двухгодичной программе обучения.

Помню и никогда не забуду начальника школы Н. Михайлова, потом его сменил Н. Нижарадзе, военруков Морозова и Гусарова. А как можно забыть наши «кубрики» в двухэтажном здании - это были комнаты общежития рыбзавода. Там же располагались столовая и Ленинская комната - Ленкаюта.

Стены первого этажа общежития были выполнены из бутового камня и красного кирпича в полметра толщиной, а стены второго этажа представляли собой каркасную деревянную конструкцию, заполненную с двух сторон камышовыми плитами. В стенах со временем образовались щели до 3 миллиметров, зимой они промерзали насквозь. Сами комнаты «кубрики» также были малоприспособлены для жизни. Второй дом, бывший клуб, являлся учебным корпусом и находился в ста метрах от жилого здания. Готовили нас по-военному: утренний подъем, портянки на ноги и - пошел бегом в мороз и дождь! На парадах брали только первые места!

По-разному сложились судьбы выпускников и морских классов, и мореходной школы.

Морской прапорщик Алексеев, находясь в июле 1905 года на броненосце «Потемкин», был избран его первым красным командиром.

Старшина Маркиан Максимович Родионов, ходивший на «Ипполите», погиб в Великую Отечественную войну у Черноморских берегов Кавказа, выполняя боевое задание.

Иван Никитич Кадицкий стал командиром отряда боевых кораблей на Дальнем Востоке.

Семен Архипович Омельченко, выпускник 1949 года, стал капитаном рыболовецкого траулера «Шквал». Указом Президиума Верховного Совета СССР ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Евгений Алексеевич Алисов, тоже выпускник 1949 года, работал начальником управления «Югрыбхолодфлот». Ему также было присвоено звание Героя Социалистического Труда, он награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени и другими.

Михаил Алексеевич Миронов, выпускник 1958 года, - действительный государственный советник Российской Федерации 1-го класса.

Всех не перечислить, кем гордится страна и могла бы гордиться школа, но... распоряжением Ростовского Совнархоза М1322-Р от 29 октября 1958 года Таганрогская рыбопромысловая школа с 1 января 1959 года была ликвидирована. Окончательно и бесповоротно.

Автор статьи и старый моряк Михалыч выражают особую благодарность и признатель-

ность заведующей Таганрогским филиалом Государственного архива Ростовской области Инне Олеговне Омельянюк за предоставленные материалы и помощь в работе.

Вспоминать Михалычу помогали:

1. П.П. Филевский «Мореходные классы» в кн. «История Таганрога». Москва, Арбат, Типография К.Ф. Александрова, 1898.
2. О.П. Гаврюшкин «По старой Греческой». Таганрог, 2003.
3. «Таганрог и Чеховы». Материалы к библиографии А.П. Чехова, Таганрог, 2003.
4. «Отчет комитета Таганрогских Мореходных классов за 1889 год. Таганрог, Окружная типография, 1890.
5. «Перископ-калейдоскоп». Выпуск 1. СПб, 1996.
6. Л.Т. Тоценко «Культурная жизнь Таганрога». Ростов, 2007, с. 148-155.
7. П.П. Филевский «Странноприимный дом для паломников Палестинского общества в Таганроге». «История Таганрога», Москва, Арбат, Типография К.Ф. Александрова, 1898.
8. «Подводная лодка С.К. Джевецкого в экспозиции Центрального военно-морского музея в С.-Петербурге». Г.М. Рогачев «Сборник научных трудов», № 8, 2005.
9. «В мореходной школе». «Таганрогская правда», 25.11.1949.
10. «Таганрогское мореходное...». «Таганрогская правда», 26.04.1957.
11. «Школа под парусами». «Таганрогская правда», 6-7.02.1990.
12. «Флотская дружба крепка». «Таганрогская правда», 02.07.1997.
13. ГАРО, фонд 92, опись 1; фонд Р-813, опись 1, д. 1,3, 12,60.
14. Валентин Пикуль. Полет шмеля над морем. Исторические миниатюры. 2 т. Москва, 1991.
15. Энциклопедия. Таганрог. Изд. «Антон». Таганрог, 2008.